

Viajar seguro en el gran boom de los años 60

A finales del siglo XIX, un fenómeno recorría las carreteras de Europa. El fenómeno estruendoso del automóvil. La palabra estaba en boca de todos y provocaba diversas disputas. Las grandes mentes de la Academia Francesa decretaron que "automóvil" tenía que ser un sustantivo masculino, aunque los lingüistas no se pusieron de acuerdo. En Italia, tras un comienzo masculino y años de encarnizados debates, fue Gabriele D'Annunzio quien escribió: "El automóvil es femenino", con "la gracia, la esbeltez, la vivacidad" de una mujer. Era el año 1926. A partir de ese año, en Italia, la última innovación tecnológica fue femenina.



Publicidad del Seguro de auto de Anonima Infortuni (1923)
 Archivo Histórico de Assicurazioni Generali
 ph. Massimo Gardone

Más allá de la controversia lingüística, el automóvil planteaba diversos problemas de índole administrativa y social, debido a los accidentes que se producían por tres motivos: en primer lugar, el aumento del número de vehículos en circulación; la insuficiencia de la red viaria; por último, la inexistencia de un verdadero código de circulación. Los Estados europeos se comprometieron a resolver estos problemas. A principios de siglo, idearon un sistema para dotar a cada vehículo de una identificación, o placa de matrícula.

Italia comenzó a utilizar las placas de matrícula en 1898. En 1927, estableció el Registro Público de Automóviles o "P.R.A.". En 1933, el Estado italiano estableció un primer Código de circulación, que resumía e integraba el conjunto de leyes y reglamentos anteriores, algunos de los cuales aún se remontaban al siglo XIX. Este código inicial se renovó por primera vez en 1959 y de nuevo en 1992. También se recurrió a la experiencia de las compañías de seguros, sobre todo de Generali, para ayudar en estas cuestiones.

El seguro de automóvil fue un reto que la empresa estaba dispuesta a asumir. Un primer indicio de la difusión del vehículo en Italia apareció en un artículo del Boletín de Generali de 1895, con motivo de la exposición internacional de bicicletas y automóviles de Turín. A principios del siglo siguiente, la compañía invitó a sus filiales a dar cabida a los seguros de automóviles, se interesó por la cobertura de los vehículos contra los daños causados por el fuego y distinguió las categorías y los usos de los vehículos - coches de gasolina, de alcohol o eléctricos, de uso privado, para el transporte de personas o de mercancías - con vistas a definir las primas. Como el objetivo principal era asegurar los daños personales, este seguro pasó a la filial de la empresa, Anonima Infortuni, fundada en 1896. Generali extendió el seguro en el sector del automóvil a todos los países en los que operaba, tanto en Europa como en el resto del mundo. Sin embargo, fue a finales de los años

50 cuando se produjo el punto de inflexión decisivo. Apareció por primera vez en los registros de la empresa la indicación de un "Ramo de Automóviles" y una partida de "R.C. Auto".

Esa partida resonó en todos los corrillos de aquellos años. Se decía que los automovilistas debían responsabilizarse legalmente de los daños causados a personas o cosas mientras conducían, y contratar una póliza con una compañía de seguros autorizada. Las compañías de la época, Generali a la cabeza, trabajaron con el Estado para definir los contornos normativos de la cuestión. La ley, que entró en vigor en 1971, preveía la indemnización de las víctimas y la creación de un fondo de garantía para la compensación de los daños de vehículos desconocidos, no asegurados o asegurados por empresas insolventes. El beneficio era tan evidente que el presidente del Senado, así como de Generali, Cesare Merzagora, definió el seguro de automóviles como una "necesidad social indispensable".

En ese clima de expectación, Generali adaptó sus estructuras para soportar el inevitable aumento de la carga de trabajo resultante de la cobertura del seguro obligatorio. Mejoró los servicios de contratación, con la adopción de herramientas contractuales simples e inmediatas, y los servicios de liquidación, acelerando la definición de los daños con procedimientos más rápidos y adecuados. Garantizar un servicio basado en la eficacia y la rentabilidad, y en el reconocimiento de la fidelidad y la generosidad de los asegurados, constituyó una ventaja concreta para ganar la confianza de nuevos clientes y mantener la de los que ya estaban asegurados. En resumen, el seguro de automóviles demostró ser una excelente tarjeta de presentación para la empresa.

Generali se vio recompensada con un buen resultado tras unos años difíciles, marcados por el vertiginoso aumento de la siniestralidad. En el quinquenio 1901-1905, los accidentes de automóviles y motocicletas por causas no profesionales ascendieron a 209, mientras que se produjeron 2.437 accidentes de bicicleta y 427 de "otros medios de transporte". Cuando el automóvil se convirtió en un producto de masas, la incidencia de los siniestros empezó a pesar en los resultados del ramo. La dificultad aparecía constantemente en los registros y presupuestos. Por ejemplo, a finales de 1949 se pagaron 675 millones de liras sólo por daños en automóviles, el 86% del total del ramo de accidentes. En los años 60, hasta la entrada en vigor de la ley de responsabilidad civil de los automóviles, Generali mantuvo una actitud prudente en el sector. Sin embargo, la creciente popularidad del automóvil creó respuestas sensacionales. En el seguro italiano en general, las primas del sector del automóvil representaban en 1938 el 10% del total, mientras que en 1959 superaban el 35%; en 1962, Generali tenía el 10-11% de las primas recaudadas en todo el mercado italiano, año en el que había más de 3,5 millones de vehículos. La introducción de la ley provocó un aumento del 32% de los contratos y, según las estimaciones de la ANIA para 1971, las primas recaudadas ese año ascendieron a 645.000 millones de liras (casi el 50% de la suma de los distintos ramos), lo que situó a Italia en el séptimo puesto mundial en el ámbito de los seguros.

Sin embargo, el aumento de las primas no era más que el espejo de un progreso social que iba mucho más allá de las fronteras nacionales. De hecho, la entrada en vigor del seguro de responsabilidad civil de los vehículos a motor, en 1971, activó también en Italia el acuerdo establecido en Estrasburgo en abril de 1959 entre los distintos países europeos en materia de vehículos a motor. Generali había luchado por esta solución, consciente del beneficio que supondría, sobre todo para garantizar la indemnización de las víctimas de accidentes de tráfico. La elección del Estado de asignar un servicio público tan importante al seguro gratuito, y no a las



actividades monopolísticas, fue saludada como un importante reconocimiento de la función social desempeñada y de la eficacia técnica alcanzada por la empresa.

Una vez aprobada la ley, se abrió la posibilidad de ampliar el mercado a las motocicletas y las lanchas, y se organizaron los servicios adecuados. El compromiso y la perseverancia de Generali tuvieron un impacto en la sociedad de la época, y el sentido de la responsabilidad de los conductores mejoró como resultado. En 1974, la empresa participó en la iniciativa, promovida por el Automóvil Club de Italia, que pretendía introducir la "Declaración Europea de Accidentes", que ya había demostrado su eficacia en otros países europeos, incluida Italia.